

Packard Custom Twelve Coupe by Dietrich (1006-3068) 1933

MOTOR – NYTT fredag 16 augusti

Föregående torsdag 15 augusti

1. **Tesla återinför gratis och obegränsad laddning**
2. **Krönika**
3. **Tolv logotyper du inte visste hemligheten bakom – här är förklaringen**
4. **Sista uppdateringen för Smart – skrotar förbränningsmotorer**
5. **Hyundai lanserar solceller på taket för längre räckvidd**
6. **Fler detaljer om Ford Mustang Shelby GT500 – så snabb blir den**
7. **Provkörning av Geometry A**
8. **Audi släpper elektrisk skatebord med styre**
9. **Elsparkcyklar ger större CO2-utsläpp än att åka med dieselbuss**
10. **Audi R8**
11. **Grattis Bristol Blenheim!**
12. **Hyundai bygger elbil för racing**
13. **Fredagsfilmen**
14. **Fredagshumorn**



1. Tesla återinför gratis och obegränsad laddning

Text: Teodor Sandberg

Publicerad: 2019-08-06

Tesla erbjuder återigen gratis laddning för dem som beställer en ny Tesla Model S eller X. Dealen inkluderar alla Teslas superchargestationer, med en kapacitet att ladda upp en Teslan på cirka 30 minuter.

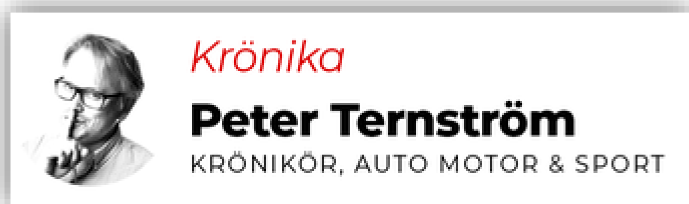


Spekulationerna flyger vilt efter att informationen släpptes, varför skulle Tesla introducera gratisladdning igen? När de inte allt för länga sedan tog bort det erbjudandet. Den mest rimliga förklaringen är att nya Tesla modell 3 äter upp försäljningen och konkurrerar ut sina två äldre syskon. Med gratis laddning på Tesla model S och X kanske Tesla kan boosta försäljningen.

Erbjudandet gäller endast för den första ägaren av bilen, och till skillnad från tidigare då det var inkluderat i själva fordonet, nästa ägare av samma bil får alltså inte gratis laddning. Om denna ”free, unlimited, Supercharging” som Tesla skriver på Twitter ökar försäljningen återstår att se. Men det blir definitivt ett trevligt tillägg för dem som redan planerat att köpa en Model S eller X.



Efter två års förseningar – nu ökar Tesla soltakstempot



2. Krönika

Detta är en krönika. Det innebär att innehållet är skribentens egen uppfattning.



1 000 hk och ett pris som närmar sig åtta miljoner kronor. Ferrari har skapat ett nytt segment och snart kan vi förvänta oss fler modeller i denna exklusiva klass.

Den är självklart röd. Den har 1.000 hästkrafter och gör 0–200 på strax över sex sekunder. Här är allt du behöver veta om sinnessjukt snabba Ferrari SF90 Stradale.

Efter ett år av rykten såg den äntligen ljuset. På eftermiddagen den 31 maj drogs skynket av, inför ett par hundra speciellt inbjudna gäster från hela världen. Ferraris bästa kunder skulle självklart få se bilen först.

Tekniska data är, minst sagt, spektakulära. Vi kan börja med drivlinan. Bensinmotorn är en V8 på fyra liter med dubbla turboaggregat som lämnar 780 hästkrafter vid 7.500 r/min. Bilen har även tre elektriska motorer med totalt 220 hästkrafter. En sitter mellan motorn och den åtta-växlade dubbelkopplingslådan. Två motorer är monterade där fram och driver var sitt framhjul. Detta är alltså den första "riktiga" Ferrarin med 4WD.

Med hjälp av diverse datorer och diffar kan kraft skickas individuellt till varje "hörn" av bilen. Detta ger blixtrande prestanda, både rakt fram och när det svänger.

Tyvärr väger elmotorer och framför allt batterier mycket. Bilen är 100 kg tyngre än lillebror 488 GTB, och kvalar in på strax under 1.600 kg. Torrvikt. Med lite vätskor och drivmedel väger nog bilen närmare 1.700 kg. Inget av detta spelar dock någon roll när du har 1.000 hästkrafter att leka med.

Bilen går som ett skott. 0–100 klaras av på 2,5 sekunder. 0–200 tar ofattbara 6,7. Toppfarten anges till 340 km/h, men är troligtvis närmare 360.

Pris? Runt 550.000 euro, alltså sex miljoner kronor, kommer bilen att kosta. Med lite extra-utrustning och skatter kan denna siffra snabbt bli åtta miljoner. Priset kom som en chock för många. Man hade förväntat sig en betydligt lägre prisnivå – fyra miljoner, kanske fem. Men inte åtta.

Det är inte så konstigt att den blir dyr. Ferrari vill begränsa mängden bilar som lämnar fabriken. Samtidigt har de världens starkaste varumärke. De kan sätta vilket pris de vill. Enligt deras matematiska modeller är detta pris just 550.000 euro per styck. Vid denna nivå möts tillgång och efterfrågan på gynnsammast sätt för fabriken. Alltså det pris som maximerar vinsten.

Det kommer inte vara några som helst problem med att bli av med bilarna – produktionen är redan fulltecknad för flera år framöver.

Ferrari SF90 Stradale är en riktigt häftig bil. Hårresande prestanda och mängder av ny teknik. Somliga är dock inte nöjda. Några tycker inte att bilen ser tillräcklig extrem ut. Att formspråket påminner för mycket om 458/488. Kanske ligger det något i det. Bilarna ser väldigt lika ut. Jag misstänker att de delar bottenplatta och många komponenter under skalet. Även cockpit är väldigt lik 488, även om SF90 har ett helt nytt instrumentkluster.

En sak är säker: Ferrari har precis lagt ribban för hela branschen. Tusen hästar är numera normen. Jag vågar sätta 100.000 euro på att McLaren släpper en 1.000-hästare innan nyår. Jag vågar även sätta pengar på att Ferrari precis skapat ett nytt prissegment. Det kommer att komma flera superbilar i prisklassen 500.000–650.000 euro.



F1-föraren Charles Leclerc drar av skynket på Ferrari SF90 Stradale.



Officiell: Ferrari SF90 Stradale – laddhybriden med V8, tre elmotorer och 1.000 hk



3. 12 logotyper du inte visste hemligheten bakom – här är förklaringen

Av Pär Brandt, Publicerad 2017-04-22 16:17, uppdaterad 2019-08-03 08:49

Volvos logotyp var en slump, Saab visar ett bombplan, Ferrari är en gåta, Audi visar fel antal ringar och Porsche har snott alltihop. Det är en enda röra med logotyperna. Men här finns förklaringarna. Har du koll?



Biltillverkarna är stolta över sina logotyper och de har ofta en central placering i grillen eller på motorhuven. Som bilnörd har du sett dessa emblem hela livet och lärt dig att känna igen symbolerna på hundra meters håll.

Men vad betyder logotyperna? Visste du att Chevrolets berömda "Bowtie" är en skamlös stöld? Varför har Audi fyra ringar istället för fem (det var faktiskt en sammanslagning av fem biltillverkare)? Hur kommer det sig att Porsche och Ferrari har så lika logotyper? Eller hade du koll på att Subarus logotyp är en symbol för både en företagsfusion och stjärnhopen Plejaderna?

Nördkunskap eller ej så är det kul att känna till bakgrunden till biltillverkarnas logotyper. Något som du kan stoltsera med inför dina bilpolare. Låt oss börja med våra mest kända svenska biltillverkare, Volvo och Saab.

Följande logotyper finns beskrivna i artikeln:

- **Volvo**s namn och logotyp var en slump
- **Saab**s logotyp visar bombplan och Skåne
- **Chevrolet**s Bowtie stals från annons
- **Audi** har fyra ringar, inte fem eller sex
- **Ferrari**s logotyp förklarades – en enda gång
- **Mercedes** stjärna söker dominans
- **BMW** började med flygplan – men glöm propellern
- **Alfa Romeos** logotyp – ormen äter inte upp mannen
- **Porsche** har "lånat" allt till sin logotyp
- **Subaru**s logotyp är både fyndig och elegant
- **Rover** gillade vikingar
- **Skoda** inspirerades av indianerna



Marstecknet är maskulint, men i Volvos fall syftar det på järn och järnframställning. Något som var typiskt svenskt, ansåg Volvo.

Volvos namn och logotyp var en slump

I augusti 1924 möttes av ingenjören Gustaf Larson och Assar Gabrielsson av en slump på restaurang Sturehof i Stockholm. De var gamla kollegor från kullagertillverkaren SKF och började prata om bådas stora intresse: bilar. Varför skulle inte Sverige kunna ha en stor, egen biltillverkning? Det mötet blev starten för Volvo.

Tre år senare, 14 april 1927, rullar den första Volvon ÖV4 ut ur fabriksporten på Hisingen. På kylaren satt den symbol som vi för alltid förknippar med Volvo, det snedställda järntecknet.

Järntecknet är en cirkel med en pil som från ytterkanten pekar diagonalt uppåt höger. Detta är ett av den västerländska kulturens äldsta ideogram och stod ursprungligen för planeten Mars (i romarriket) och vapen. Järnframställning är sedan hundratals år "ursvenskt" och det knöt järntecknet till Sverige på ett naturligt sätt. Mars och Venus används som symboler för kön, men i Volvos fall är logotypen inte "manlig" utan syftar alltså på järntecknet.

Volvoemblemet formgavs av porträttmålaren Erik Helmer MasOlle, ursprungligen Ohlsson. Logotypen kompletterades av ett diagonalt band som skar snett över kylaren. Bandet användes av rent praktiska skäl på ÖV4, för att hålla fast det förkromade järnmärket på vattenkylaren, men så småningom utvecklades den snedställda linjen till en del av den grafiska profilen. Idag vet vi att en bil med ett diagonalt streck i grillen är en Volvo, oavsett om det är en personbil eller en lastbil.

Namnet Volvo hade SKF registrerat som dotterbolag redan 20 februari 1915. "Volvere" är infinitivformen för verbet "rulla" på latin. "Volvo" är första person singularis och betyder alltså "jag rullar". Ett genialiskt, enkelt namn för kullager som de flesta kunde uttala med minimal risk för stavfel. En del kullager med namnet Volvo tillverkades, men sedan bestämde man sig för att sälja alla kullager under varumärket SKF. Varumärket Volvo hamnade i skrivbordet som "bra att ha". Från början hade alltså varumärket Volvo inget alls med bilar att göra.



Saabs logotyp började som ett stiliserat bombplan, sedan kom gripen 1984.

Saabs logotyp visar bombplan och Skåne

Svenska Aeroplan AktieBolaget, Saab, grundades 1937 på uppmaning av svenska regeringen. Andra världskriget var på väg och Sverige var i desperat behov av ett bättre flygvapen.

Efter krigets slut 1945 minskade beställningarna av flygplan, samtidigt som Saab såg ett stort behov av personbilar. Verksamheten breddades och i december 1949 inleddes tillverkningen av Saab 92.

Som en del av Wallenbergsfären genomgick företaget Saab många förändringar. Andra företag köptes upp (ANA, 1960), Saab slogs ihop med Scania-Vabis (Saab-Scania AB,1968) och sen såldes personbilsproduktionen till General Motors (Saab Automobile AB, 1990). Därmed blev både lastbilstillverkaren Scania och försvarsmaterialtillverkaren Saab AB självständiga. Koenigsegg och Spyker Cars lämnar vi utanför, den här gången.

Den röriga historiken hos Saab avspeglas också i logotypen. Den första, ganska grovhuggna logotypen kom 1939 och visade bombplanet Saab B 3 – i grunden en tysk Junkers Ju 86. Betydligt snyggare är Saabs logotyp från 1945, samma vinkel på flygplanet men den här gången i stiliserad form en egenkonstruerad Saab B18.

Konstnären Carl Fredrik Reutersward gjorde 1984 en ny logotyp där flygplan, bilar och lastbilar kombinerades. Längst upp finns huvudet av fabeldjuret gripen, ett lejon med örnhuvud. Gripen var Scanias logotyp och samtidigt landskapsvapen för Skåne, som heter Scania på latin.

Gripen är även Malmös stadsvapen, där Scania grundades år 1900. Vabis tillverkade fordon i Södertälje, där lastbilstillverkningen sker än idag. Gripen har också använts av Vauxhall i deras logotyp.

Elbilskonsortiet Nevs förbjöds på hösten 2012 att använda gripen i logotypen, varför man renodlade logotypen till att bara innehålla namnet Saab. Tre år senare stod det även klart att Nevs inte längre fick använda varumärket Saab, främst för att det riskerade att sammanblandas med försvarsmaterieltillverkaren Saab AB.



Billy Durant fick inspiration till logotypen från en tidningsannons för kol, "Coalettes".

Chevrolets Bowtie stals från annons

Det finns två officiella förklaringar på hur Chevrolets logotyp, Bowtie, skapades 1913. Den första berättar att en av grundarna, Billy Durant, fann det lutande korset på en tapet i ett hotellrum i Paris 1908. Något som inspirerade honom att skapa logotypen. Den andra berättar att Louis Chevrolet tog inspiration från sitt hemlands flagga, Schweiz, men lutade korset något.

Det mesta pekar dock mot att Chevrolets logotyp är skamlös kopiering. Historikern Ken Kaufmann har visat att Billy Durant visserligen gjorde många logotyper, men just den här "snodde" han. Chevrolets Bowtie-kors fanns i en lokal tidningsannons för kol (till uppvärmning) som Durant kopierade. Namnet "Coalettes" byttes ut mot Chevrolet.

Även General Motors verkar numera luta åt den senare förklaringen och den bekräftades på 70-talet av Durants änka Catherine i en tidningsintervju. Bowtie-logotypen har förändrats mycket under mer än ett sekel, men grundformen är densamma.



Audi, Horch och DKW slogs samman till Auto Union AG, sedan tillkom även Wanderer och därmed blev det fyra ringar. 1969 tillkom NSU – men det blev ingen femte ring.

Audi har fyra ringar, inte fem eller sex

De fyra ringarna i Audis logotyp skulle egentligen vara fem, men den figuren hade olympiska spelen redan lagt rabarber på. Eller kanske sex ringar, om man räknar in både Auto Union och NSU. Rörigt? Fortsätt att läsa så förklarar vi!

Företagsnamnet Audi tillkom efter att grundaren August Horch lämnat sitt gamla bilföretag "August Horch & Cie". För att kunna fortsätta inom bilindustrin med ett nytt företag var Horch tvungen att hitta på ett nytt namn. Horch kan även uttydas som en uppmaning på tyska att lyssna och audi betyder "lyssna" på latin – idén kläcktes för övrigt av affärsvännen Heinrich Fikentschers tioåriga son. Företaget grundades 16 juli 1909.

Logotypen med de fyra ringarna kom till 1932 när de tre fordonstillverkarna och bilfabrikerna Audiwerke (Audi), Horchwerke (Horch) och Zschopauer Motorwerke (DKW) slogs samman till Auto Union AG, med huvudkontor i Chemnitz. Även Wanderer, också med säte i Chemnitz, införlivades i det nya företaget Auto Union. De fyra varumärkena tilldelades varsitt segment och kunde framgångsrikt dela utveckling och komponenter. Men sedan startade kriget, 1939.

Efter andra världskriget blev det en nystart av Auto Union och man började med ganska enkla tvåtaktsmodeller, konstruerade av DKW. Framgångarna var dock måttliga och 1958 köptes Auto Union av Daimler-Benz, som inte heller lyckades få fart på försäljningen.

Först 1965 kom de första fyrtaktsmodellerna hos Auto Union och för att markera förnyelsen såldes dessa som Audi-bilar. Men då hade Daimler-Benz redan tröttnat och avyttrat företaget till Volkswagen 1964.

Volkswagen köpte även NSU, 1969, och skickade iväg varumärket till Auto Union – som fick namnet "Audi NSU Auto Union AG". NSU levde kvar till våren 1977, parallellt med Audi. 1985 tröttade man på det långa namnet och gick över till det korthuggna "Audi AG".

Audis logotyp har alltså förblivit ungefär som den såg ut när den skapades 1932, fast då hette företaget inte Audi. Totalt blir det sex varumärken, men det återspeglar alltså inte loggan. Det borde vara minst fem ringar, kanske sex.

Hela Volkswagen-koncernen heter idag VW Group AG, vilket ibland förväxlas med varumärket Volkswagen (ett av tolv varumärken i gruppen).

Det har ryktats i många år att man för att förtydliga Volkswagens varumärke ska byta namn på huvudkoncernen till Auto Union AG. Kanske ingen dum idé efter Volkswagens avgasskandal "dieselgate"?



Piloten Francesco Baracca använde den stegrande hästen på sitt flygplan. Grunden till Ferraris logotyp?

Ferraris logotyp förklarades – en enda gång

En av världens mest kända och beundrade logotyper – ändå vet vi oerhört lite. Förklaringen till Ferraris logotyp sägs bara ha berättats en enda gång av företagets grundare, Enzo Ferrari.

Enligt Enzo Ferrari hade han 1933 pratat med föräldrarna till den framgångsrika piloten Francesco Baracca, aktiv under första världskriget. Efter sin första luftseger 1916 lät Francesco Baracca måla symbolen för sitt gamla kavalleriregemente – "Piemonte Reale Cavalleria" – på sidan av sitt flygplan. Under de följande två åren lyckades Francesco Baracca skjuta ner inte mindre än 34 motståndare, vilket gjorde honom till Italiens största flygaräss. Som för så många andra piloter slutade karriären med att han en dag inte kom tillbaka.

Greven Enrico Baracca och grevinnan Paulina uppmanade Enzo Ferrari att använda den stegrande hingsten som en symbol för hans nystartade racingteam, då det skulle "bringa lycka och framgång".

Enzo Ferrari modifierade dock logotypen något och placerade hingsten i en klassisk, heraldisk form av en symbolisk vapensköld. Den gula bakgrundsfärgen kommer från hemstaden Modena. De grön-vita-röda ränderna längst upp i logotypen är förstås inte svåra att gissa ursprunget till.

Det finns de som hävdar att Baracca sköt ner ett tyskt plan och för att hedra sin motståndare använde han den häst som fanns målad på planet. Den tyska piloten kom från Stuttgart och använde hemstadens vapensköld på sitt plan. Som alla vet används Stuttgarts vapensköld av den lokala sportbilstillverkaren, just det – Porsche. Det skulle förklara likheterna, men historien om Stuttgartpiloten är inte bekräftad.



Gottlieb Daimler använde den treuddiga stjärnan redan 1872.

Mercedes stjärna söker dominans

Enligt Mercedes själva ska vi läsa in följande symbolik i den treuddiga stjärnan: dominans på land, till sjöss och i luften. Världsdominans. Rubbet. Ingen falsk blygsamhet där inte…

Varumärket Mercedes är ju ett av flera i Daimler AG, en jättekoncern som i sin tur är ett resultat av många sammanslagningar i historien. Den treuddiga stjärnan har hängt med ända sedan 1909 och den sägs ha använts av Gottlieb Daimler på ett vykort så tidigt som 1872. Gottlieb Daimler använde då den treuddiga stjärnan (utan ring) som en typ av "lyckosymbol".

Gottlieb Daimler grundade Daimler-Motoren Gesellschaft, DMG, 1890. Han gick dock bort redan år 1900, 66 år gammal, och då drevs företaget vidare av sönerna Paul och Adolf samt ingenjörssnillet Wilhelm Maybach. De behövde ett nytt varumärke och sägs ha inspirerats av affärsmannen och bilentusiasten Emil Jellinek, som brukade köra biltävlingar under pseudonymen "Mercedes" – vilket var namnet på hans dotter.

Emil Jellinek var även duktig på att sälja Daimlers bilar till välbeställda vänner och behövde ett nytt varumärke till de snabbaste modellerna. I april 1900 enades man om att bygga nya motorer med namnet "Daimler-Mercedes". Jellinek sålde dessa "vrålåk" för 550.000 mark styck till sina vänner, vilket med dagens penningvärde är cirka 25 miljoner kronor!

Första Mercedesen byggdes färdigt 22 december 1900 och levererades till Wilhelm Maybach. Under början av 1901 visade sig den 35 hk starka "racebilen" vara helt oslagbar i dåtidens biltävlingar och det gav Mercedes ovärderlig uppmärksamhet som gjorde att försäljningen blomstrade. I september 1902 registrerades varumärket Mercedes och den lyckosamma bilhandlaren Emil Jellinek fick tillstånd att ändra sitt namn till Jellinek-Mercedes. Som han själv uttryckte det: "Förmodligen första gången som en pappa tagit sin dotters namn".

Mercedes behövde dock en symbol, en tydlig logotyp, och då drog sig sönerna Paul och Adolf till minnes pappa Gottliebs treuddiga stjärna. Styrelsen var med på noterna och 1909 registrerades för säkerhetens skull både en treuddig stjärna och en med fyra spetsar. Från och med 1910 användes de treuddiga stjärnan på alla Mercedes modeller. Logotypen utvecklades stegvis och 1916 tillkom ytterringen som höll samman spetsarna.

Under 20-talet var det tuffa tider för den typen av lyxprodukter som Mercedes tillverkade. De tidigare konkurrenterna Daimler-Motoren Gesellschaft och Benz & Cie började samarbeta 1924 för att kunna dela på utvecklingskostnaderna. Två år senare slogs företagen ihop och fick namnet Daimler-Benz AG, därmed blev också logotypen mera lik den vi idag förknippar med företaget. Resten är historia, som det heter.



Bayerische Motoren Werke, BMW,
införlivades i det som tidigare varit Rapp Motorwerke (längst till vänster).

BMW började med flygplan – men glöm propellern

Det är förmodligen väl känt hos flertalet av er läsare att "Bayerische Motoren Werke" startade som en tillverkare av flygplansmotorer. De flesta tror sig också veta att BMW-logotypen är en stilistiskt utformad flygplanspropeller, men det är helt fel.

Rötterna till BMW börjar hos Karl Rapp och Gustav Otto. Som vanligt inom bilindustrin växte företaget fram genom sammanslagningar av flera bolag. Flugmaschinenfabrik Gustav Otto slogs 7 mars 1916 samman till Bayerische Flugzeug-Werke GmbH (BFW). Samtidigt övergick Rapp Motorenwerke till Bayerische Motoren Werke GmbH, som grundades 1917. Året därpå ombildade man till aktiebolagsformen AG.

1922 flyttades varumärke och konstruktion från Bayerische Motoren Werke in i BFW. BMW har valt att ange 7 mars 1916 som det datum då företaget startades, men då är det alltså egentligen BFW som avses.

Bayerische Motoren Werke införlivades i det som tidigare varit Rapp Motorwerke, vilket också återspeglades i BMW-logotypen. De tre versala bokstäverna i namnet orienterades i en ring på precis samma grafiska sätt som i Rapp Motorens logotyp.

De blå-vita rutorna i mitten av logotypen är inte en propeller, utan visar en del av Bayerns flagga. Grunden till missförståndet är en reklambild från slutet av 20-talet som visade BMW:s logotyp tillsammans med flygplan. Den första motorcykeln, BMW R 32, började tillverkas 1923. Biltillverkare blev BMW först 1928, då man köpte företaget Fahrzeugfabrik Eisenach i Thüringen.

FILM: ***https://youtu.be/znBnNJ1Fv08***



Vad är det som händer här, egentligen? En man som blir uppäten av en orm?!?

Alfa Romeos logotyp – ormen äter inte upp mannen

Tittar man riktigt noga på Alfa Romeos logotyp visar den högra delen hur en jättelik orm äter upp en man. Är det verkligen en lämplig logga för en biltillverkare? Det finns en förklaring, häng på!

"Anonima Lombarda Fabbrica Automobili" grundades 24 juni 1910 och köptes 1915 av Nicola Romeo, därav namnet Alfa Romeo. Inledningsvis tillverkade man racingbilar, bland annat den jättelika "24 HP", och 1920 började Alfa Romeo producera personbilar.

Tecknaren Romano Cattaneo skissade 1910 fram en företagslogotyp som bestod av två delar. Till vänster i centrum ser man ett rött kors på vit botten och det är hemstaden Milanos flagga. Till höger ser man en orm med en man i munnen, och även detta motiv ska symbolisera Milano. Romano Cattaneo hittade en utsmyckning ovanför portarna till Castello Sforzesco (slottet Sforzesco). Slottet började byggas på 1300-talet av den mäktiga Visconti-familjen och byggnationen fortsatte sedan under flera hundra år. Idag finns det flera museer i slottet.

Enligt sägnen var det riddaren Otone Visconti som besegrade en saracensk riddare under korstågen. Som brukligt tog Visconti vapenskölden från sin motståndare och gjorde till sin egen, och den fortsatte sedan att användas av familjen. Innebörden av denna gamla arabiska symbol är omtvistad men enligt Alfa Romeos talespersoner ska man inte se det som att mannen är på väg att bli slukad av ormen, utan motsatsen – mannen "återföds" ur ormens mun. Denna pånyttfödelse ska symbolisera en nystart, alltså något positivt.

Ormen är en urgammal symbol som använts till mycket, en välbekant sådan är grekiska Eskulapstaven där en orm slingrar sig uppför en pinne. Den är en symbol för läkekonsten och används i olika varianter av tandläkare, veterinärer och apotekare.



Delarna i Porsches logotyp är lånad nästan helt från staden Stuttgarts vapensköld.

Porsche har "lånat" allt till sin logotyp

Snygg, men inte speciellt originell. Ungefär så kan Porsches logotyp sammanfattas. Alla beståndsdelar är nämligen lånade från regionen.

Porsches vapensköld härstammar från "Freier volkstaat Württemberg", den fria folkstaten Württemberg som var en republik i Tyska riket under 1918–1945. Porsche skalade bort hjortarna på sidan och satte sitt namn längst upp på skölden.

Den stegrande hästen i mitten är ju märkligt lik Ferraris logotyp, svart hingst mot gul bakgrund, men det är hemstaden Stuttgarts stadsvapen. Zuffenhausen, där Porschefabriken ligger, är belägen cirka sju kilometer norr om Stuttgart.





Det går att se ett visst släktskap med stjärnhopen Plejaderna och Subarus logotyp.

Subarus logotyp är både fyndig och elegant

Den ovalformade logotypen som Subaru använder för tankarna till en stjärnbild, och det är inte helt fel. Plejaderna är en öppen stjärnhop i Oxens stjärnbild, kallas även för "Sju systrarna". Med lite fantasi kan man se Plejaderna som en liten karlavagn.

På japanska heter Plejaderna Subaru – men det hade ni väl aldrig gissat? Subaru betyder också "enade" (förenade) på japanska.

Vid klart väder går det att se åtminstone de sex ljusstarkaste stjärnorna i Plejaderna med blotta ögat och det var just sex företag som slogs samman när Fuji Heavy Industries bildades 1953. Biltillverkningen smög igång året därpå och första modellen hette Subaru 1500.



Rovers tidiga modeller hade ett vikingahuvud som kylarprydnad.
Logotypen övergick till att bli ett allt mera stiliserat vikingaskepp.

Rover gillade vikingar

Tillverkningen finns inte kvar men de som ser en Rover på gatan kan se ett stiliserat vikingaskepp i logotypen, vilket kan tyckas aningen malplacerat hos en brittisk biltillverkare. Rover betyder sjörövare och vikingar ansågs som den främsta formen av sjöbusar.

Även om vikingarna härjade längs Englands kuster under många år hade de också en positiv betydelse. Dansken Knut den store (995–1035) tog makten i England och avslutade det ständiga krigandet mellan landets småkungar, vilket gav England fred och välstånd under flera decennier. Denna lyckliga period avslutades 1066 när normanderna (den franska grenen av vikingarnas bosättningar) genomförde sin brutala ockupation.

Varumärket Rover började användas på 1890-talet, på trehjuliga cyklar. Rover betyder även cykel på polska och vitryska.



Skoda inledde med namnet men övergick till en indianhövding, som blev kraftigt förenklad. Logotypen har ändrat skepnad flera gånger genom årtionden.

Skoda inspirerades av indianerna

Även Skoda har en brokig historia, med två huvudgrenar. 1869 köpte ingenjören Emil Skoda ett företag som snabbt växte upp till en av 1800-talets största industrikoncerner. 1895 inledde Vaclav Laurin och Vaclav Klement sin bana som cykeltillverkare. Först använde de varumärket Slavia och sedan Laurin & Klement för bilproduktionen. 1925 köptes Laurin & Klement av Skoda Works – och det nya bilföretaget blev Skoda Auto.

Redan i december 1923 registrerades två versioner av Skodas logotyp som är förvånansvärt lika dagens version. Det är en stiliserad pil med en vinge som har fem fjäderpennor. Ett par år senare, 1925, förenklade man logotypen till tre flikar på vingen.

Inspirationen till logotypen sägs ha kommit från Emil Skoda, som efter studier i USA övertalade en infödd amerikan (indian) att följa med hem till Tjeckoslovakien. De olika indiansymbolerna kokades sedan ner till endast en pil och en vinge.



Varumärket Volvo togs fram för att marknadsföra kullager, och några sådana tillverkades faktiskt. Att Volvo sedan användes som namn till en biltillverkare var ren slump.



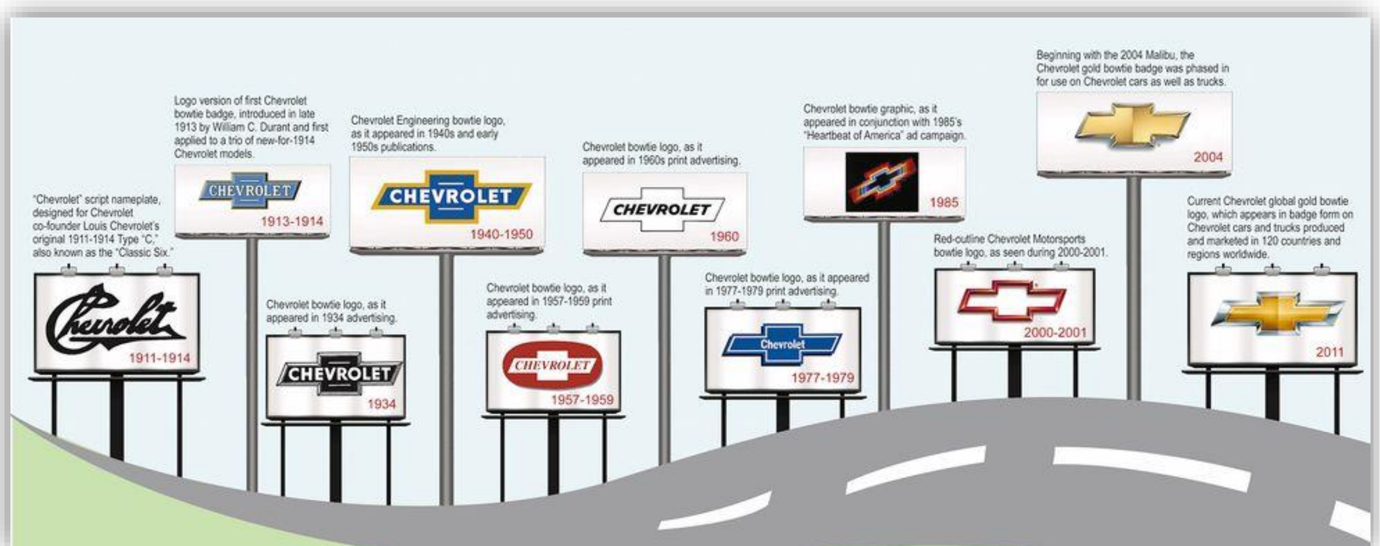
En gammal reklambild med flygplan har fört tankarna mot att BMW:s logotyp är en stiliserad propeller, men det stämmer inte.



Enzo Ferrari förklarade bakgrunden till sin logotyp bara en gång.
Kan vi lita på den historien?



Alfa Romeos logotyp är en blandning av symboler från Milano, hemstaden.
Alfa står för "Anonima Lombarda Fabbrica Automobili".



Så här vill Chevrolet att vi ska tolka utvecklingen av Bowtie-symbolen.
Men hur logotypen kom till från början nämner man inte...



Volvos första bil, ÖV4 "Jakob", hade järntecknet som symbol på kylaren. För att fästa märket gjorde man ett diagonalt band, vilket skulle bli en grafisk form som sedan följer Volvo i all framtid. Men från början var bandet bara ett sätt att fästa emblemet.

Volvo XC60 är ett resultat av 90 års förfining – se Volvos stolta historia

Ferraris stegrande häst – så kom den till

Grattis Volvo på 90-årsdagen – här är den stolta historien

Volvos stolta historia sammanfattad i en film

Scania förbjuder Saab att använda gripen

Audi hyllar sin historik med ny reklamkampanj

Volvo fyller 88 år – men borde fira 100-årsjubileum



Pär Brandt

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

4. Sista uppdateringen för Smart – skrotar förbränningsmotorer

Peter Klemensberger 6 augusti 2019

Smart uppdaterar Fortwo och Forfour en sista gång innan nya modeller avlöser 2022. I samma veva lyfts förbränningsmotorerna ur, nu är det enbart eldrift som gäller.



Smart blir första bilmärke att helt stryka förbränningsmotorer i sitt utbud och enbart erbjuda eldrift. Skiftet sker i och med en uppdatering av modellerna Fortwo och Forfour som antagligen täcks av under höstens bilsalong i Frankfurt.

Vår spionfotograf har fångat uppdaterade Forfour under test och av förklarliga skäl är uppdateringarna små då nya modeller är att vänta 2022 – bilar som tas fram med den nya samarbetspartner Geely.

LÄS MER: Smart med jetmotor gör över 350 km/h

Vi kan vänta oss nytt stuk på stötfångare, grill samt en ny strålkastargeometri. Maskeringen på strålkastarna för tankarna till konceptet Foreasesom visades upp under Parissalongen 2018. Om det är en ledtråd eller luring från Smarts sida återstår att se.

Under skalet kommer det hända mer. Smart har gjort klart att man till 2020 helt skiftar till enbart eldrift. Denna månad lämnar faktiskt de sista Smartbilarna med förbränningsmotorer rullande bandet. Kollektionen kallas final #21 och firar Smarts 21 år i branschen. Detta med 21 specialdesignade bilar framtagna tillsammans med trimfirman Brabus, alla med förbränningsmotorer och 1998 års originalkulör "hello yellow" framtill.

Vi kan också förvänta oss uppdateringar kring batterier och motorer. Dagens Fortwo EQ har ett batteri på 17,6 kWh och under vår provkörning av bilen uppskattade vi räckvidden till cirka 13 mil.





Hint eller ej – nytt stuk på strålkastarna är i alla fall att vänta.



Sista Smartbilarna med förbränningsmotorer
firar märkets 21 år med nylle i originalgult.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

5. Hyundai lanserar solceller på taket för längre räckvidd

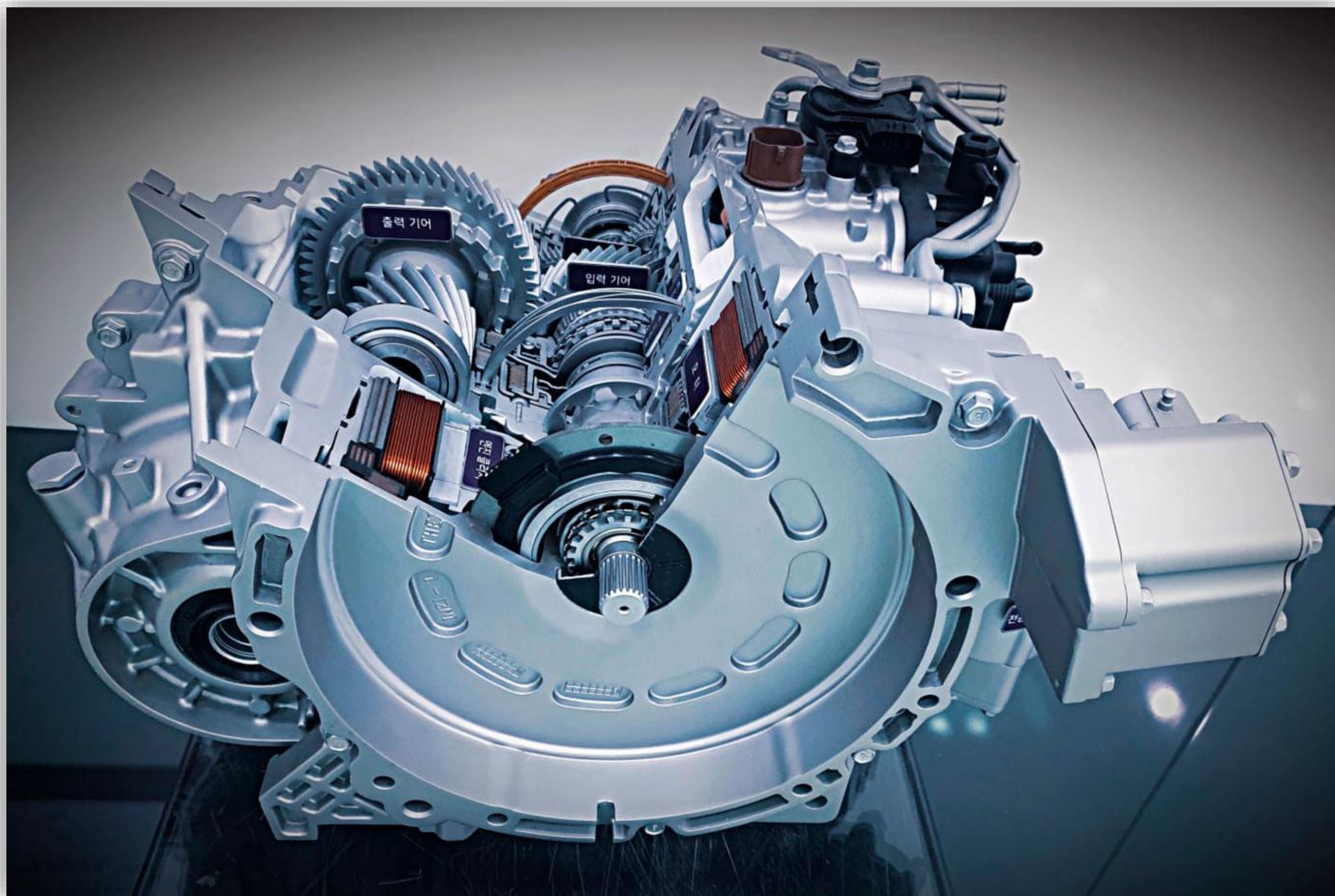
Peter Klemensberger 5 augusti 2019

Solceller på taket laddar batterierna hos nya Hyundai Sonata Hybrid. Sonata som modell kan du glömma här i Sverige men tekniken ska föras vidare till andra modeller.



Solceller på biltaket har gått från skiss till verklighet och då inte bara för att assistera funktioner utan även bidra till själva framförandet av fordonet i fråga. Tidigare i år skrev vi om nederländska Lightyear One, en elbil som ska byggas i 500 exemplar och som har en bokningsavgift på 119 000 euro – drygt 1,25 miljoner kronor. Vi har även skrivit om att Toyota experimenterar inom området.





Nu lanserar emellertid Hyundai sin lösning då nya Sonata som hybrid (läs presentationen av modellen här och se bildgalleri nedan) får solceller på taket. Dessa ska kunna ladda bilens batteripaket, även under färd, upp till mellan 30 och 60 procent per dag. Sex timmars laddning dagligen ska sammantaget ge upp till 130 mils extra körsträcka på el per år, menar man.

Med Sonata Hybrid gör inte bara solcellerna på taket debut utan även Active Shift Control (se bild ovan) som ska effektivisera växellådans arbete med 30 procent. Båda sakerna ska appliceras på andra Hyundai-modeller, vilka och när är dock inte officiellt ännu.

Hyundai Sonata Hybrid gör nu debut i hemlandet Sydkorea och på det följer Nordamerika men till Europa kommer modellen inte.

Solcellstekniken har i dag en assisterande roll men öppnar upp för framtida bilar som inte längre behöver förbränningsmotorer, menar Hyundai.



GALLERI
Hyundai Sonata 2020
6 bilder



6. Fler detaljer om Ford Mustang Shelby GT500 – så snabb blir den

Av Patrik Lundin

Publicerad 2019-08-06, 11:56

Under huven på den kommande Fort Mustang Shelby GT500 sitter en kompressormatad V8:a på 5,2 liter som producerar 771 hästar och 847 Nm. Detta gör den till den starkaste Fordmodellen som någonsin tillverkats, inkluderat superbilen Ford GT som ger, det i sammanhanget blygsamma, 656 hästar och 746 Nm.



Att nya GT500 blir snabb är självklart. Och Ford har nu presenterat en del siffror på exakt hur kvick den blir. Noll till 160 km/h och tillbaka till stillastående går på blixtsnabba 10,6 sekunder.

Noll till 100 km/h ska vara avklarat på låga tre sekunder, och kvartsmilen tillryggaläggs på under 11 sekunder.

En sjustegad dubbelkopplingslåda från Tremec skickar de 771 hästarna till bakhjulen via en drivaxel i kolfiber. Själva växlingarna går på 80 millisekunder.

Som standard sitter Michelin Pilot Sport 4 däck runt om, men om man klickar i tillvalet "Carbon Fibre Track Package" får man de ännu klibbigare Michelin Pilot Sport Cup 2 däcken istället.

Den typen av fartresurser som Ford Mustang Shelby GT500 sitter på tarvar en stabil uppsättning hejdare. Det har Fort sett till och Shelby GT500 bestyckas med 41,9 centimeter stora bromsskivor fram.

För att förare med kort varsel ska kunna göra en "launch"-start har Ford Mustang Shelby GT500 alltid ett launchsystem aktiverat, oavsett vilket körläge bilen är i.



[Officiell: Ford Mustang Shelby GT500 med över 700 hk – starkaste Mustangen någonsin]



[Ford Mustang Shelby GT500 avslöjad vid handlarkonferens]

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

7. Provkörning av Geometry A

Hans Hedberg

4 augusti 2019

Kinesiska Geely provocerar bilmarknaden med olika uppköp och storsatsningar. Senast ut i raden av nyetableringar är det egna elbilsmärket Geometry, modellen ”A” sägs redan vara beställd i 27 000 exemplar, bland annat från Norge! Vi har redan provkört en förseriebil av Geometry A på hemmaplan i Kina.



Geometry är kinesiska Geelys nya elbilsmäke.
Första modellen ”A” får räckvidd på +40 mil och kostar från 315 000 kronor i Kina.

Kinesiska Geely fortsätter sin frammarsch inom bilindustrin, minst sagt. Styrelseordförande för Geely Auto Group, An Conghui (kort och gott kallad ”Mr. An”), har uttalat sig om framtiden och inom snar framtid ska man tillhöra topp-tio i världen. Tidigare tittade man på hur Hyundai-Kia byggde sina produkter och företagsstrategi. Men ”Nu är det Volkswagen som är målbilden”, enligt Mr An. Med detta i bakhuvudet är det lättare att förstå när Geely Auto väljer att introducera ännu ett varumärke, ”Geometry”, som enbart ska sälja elbilar. Att självaste Tesla är en av huvudmotståndarna till Geometry är inget man sticker under stol med.

Första modellen ut är Geometry A som är en klassisk fyrdörrars sedan i mellanklassen med två olika räckviddsalternativ. Som en av världens första utomstående tillåts jag provköra en förserie-version av bilen som debuterade så sent på Shanghaisalongen i april. På hemlig ort i Hang-

zou Bay-området utanför Shanghai har jag en provsträcka som mest består av två långa raksträckor (där det går att pressa upp Geometry A i som mest 130 km/h) plus en mindre körövningsbana för att känna på väghållningen.



4,74 meter lång passar Geometry in i Kina, där kunderna fortsatt gillar stora sedaner.

Designmässigt ska Geometry vara ”avskalad och livfull”, flera ur designteamet är handplockade av Geely Auto Groups designboss Peter Horbury och har många år bakom sig hos Volvo Cars. Britten Justin Scully var med och designade förra Volvo S60, nu är han senior designer hos Geely och är en av personerna bakom nya Geometry.

– Vi vill åstadkomma en attraktiv form samt interiör samtidigt som viktiga värden som hållbarhet och att vara aktsam om jordens resurser har varit ledande, förklarar Scully. Exteriören hos Geometry A är tämligen lättsmält med snipigt låg front, många släta ytor och den klassiska sedan-siluetten. Bakom linjerna står indienfödde Ajay Jain. Interiören däremot har närmast avskalat skandinavisk look med långa svepande ytor, givetvis med en plattskärm som huvudinstrument och udda nog textilklädsel i high-tech-material.

Kupén känns betydligt mer modern än karossen, vars luftmotståndsvärde 0,24 är i paritet med de bästa av slimmade elbilar. Elmotor på 180 hästkrafter och 250 newtonmeter driver framhjulen, fartprestandan är jämfört med Tesla Model 3 moderat, acceleration 0-100 km/h tar 8,8 sekunder och toppfarten lågt begränsad till 150 km/h. Allt för att spara energi, kraften kommer ur batteripack på 51,9 kWh alternativt 61,9 kWh. Räckvidden anges till 41 respektive 50 mil. Snabbladdning från 30 upp till 80 procent ska ta mindre än 30 minuter.

På den korta testslingan hinner jag märka att accelerationskrafterna är tillräckliga och att utrymmena är väl tilltagna, bilen är nästan lika stor som en Volkswagen Passat. Styrkänslan är över förväntan men mest slås man av komforten och ljudkomforten. Särskilt i relation till den förhållandevis låga prislappen. Billigaste Geometry A kostar cirka 315 000 kronor, räckvidds-”värstingen” cirka +30 000 kronor. Modellen finns i tre utrustningsalternativ – A2, A3 och An.

En hel del säkerhetstänk, där Geely tagit intern hjälp av Volvo Cars, ingår i basmodellen A2 men exempelvis högre grad av självkörning finns att välja till de lyxigare modellerna. Redan har 27 000 stycken Geometry A förhandsbeställts – varav 18 000 är beställda från länder utanför

Kina, bland annat Norge, Frankrike och Singapore. När Geometry A kommer till Sverige är än så länge oklart, men Geely räknar med att ha en full palett med ett 10-tal olika modeller år 2025. Då ska det finnas olika suvar, småbilar och bland annat en sportbil under det nya varumärket.



Förarmiljön hos Geometry A är avskalad, nästan minimalistisk.
Toppfarten är begränsad till 150 km/h.

Det här är nytt!

Geometry

Geely Autos senaste varumärke som inriktar sig enbart på elbilar, med export till hela världen.

PMA

Namnet på den kommande elbilsplattformen som kommer delas mellan bland annat Geely och Lynk & Co, kanske även Volvo.

500

Antal kilometer som Long Range-versionen av Geometry A uppges ha i räckvidd. Normalversionen har räckvidd på 410 km (NEDC).



I vissa stycken är Geometry högst konservativ.
Vanliga sidobackspegar – inga kameror – som liknar Volvo!



Lättkörd trots högt teknikinnehåll.
Geometry kommer med tio nya modeller inom de närmaste åren.

Geometry A2

Pris

Cirka 315 000 kronor, säljstart 2019, första kundleverans i Kina andra halvåret 2019.

Motor

El, asynkronmotor. Max systemeffekt 180 hk (120 kW), max vridmoment 250 Nm. Batterityp litium-jon, 51,9 kWh.

Kraftöverföring
Motor fram, framhjulsdrift. Automatlåda.

Fjädring/hjulställ
Skruvfjädring, krängningshämmare fram och bak. Fram fjäderben med undre triangellänk. Bak torsionsaxel.

Styrning
Elmotordriven servo.

Bromsar
Skivor fram (ventilerade) och bak. Antisladdsystem.

Hjul
Lättmetallfälg. Fälgbredd 6,5 tum. Däck 195/50 R18.

Mått/vikt (cm/kg)
Axelavstånd 270, längd 474, bredd 180, höjd 150, spårvidd f/b 160/160. Tjänstevikt ca 1 700.

Fartresurser
Acceleration 0-100 km/h 8,8 s, toppfart 150 km/h (begr.).

Bränsleförbrukning (NEDC)
Elförbrukning blandad körning ca 1,3 kWh/mil. Räckvidd blandad körning: 41 mil.

Garantier
Säljs ej i Sverige.

Skatt
360 kronor per år.

Rivaler



Nissan Leaf Acenta
Billigaste Nissan Leaf har mindre batteri (40 kWh) och kortare räckvidd (27 mil, WLTP) men finns också att köpa nu, i Sverige. Fördelen med halvkombistuket ökar användarflexibiliteten.

Pris: 397 000 kronor.



Tesla Model 3 Standard Range
Med räckvidd på 46 mil (enligt NEDC) är svagaste Model 3 fortsatt en roligare och snabbare bil att köra än Geometry A, med hög toppfart och snabb acceleration. Mindre baksäte och betydligt högre pris.
Pris: 531 700 kronor.

Hans Hedberg



8. Audi släpper elektrisk skatebord med styre

Av Roger Åberg 2019-08-06 kl 13:00

Det här är Audi e-tron Scooter



FILM: ***https://youtu.be/Ga9WuAjoQWA***

Det dräller verkligen av elsparkcyklar på stan och biltillverkarna vill tydligen vara med i kriget för nu har Audi visat upp sin egen scooter. Eller skateboard? För det är mer av en skateboard som har styre. Det gör att körstilen blir mer av en skateboard än en sparkcykel men även vi som vill ha lite stöd i livet får det tack vare styret.

Man ska komma mellan 15 och 20 kilometer på en laddning och den går så klart att fälla ihop. Toppfarten är 20 km/h. Men hade du tänkt beställa en får du vänta till slutet av 2020 och dessutom punga upp med 2000 euro. Aj.



RECHARGE

9. Elsparkcyklar ger större CO2-utsläpp än att åka med dieselbuss

Av Pär Brandt

Publicerad 2019-08-06, 13:18

Ställ elsparkcykeln och ta stadsbussen istället, det ger lägre utsläpp. Miljöpåverkan från hyrföretagens elsparkcyklar blir stor, inte minst på grund av kort livslängd.



Smidigt sätt att transportera sig i stadsmiljö, men miljöskonsamt är det inte.

Att hyra en elsparkcykel, eller elscooter som de också kallas, har blivit populärt i många städer. Hyrföretagen beskriver ofta elsparkcykeln som "miljövänlig" men det är en sanning med modifikation, anser amerikanska forskare.

Det är en grupp forskare vid North Carolina State University, USA, som publicerat en rapport där de analyserar miljöpåverkan från hyrda elsparkcyklar som används av företaget Bird, i USA. Forskarna gjorde en livscykelanalys, från tillverkning och användning fram till att elsparkcykeln skrotas.

Själva laddningen av elsparkcykeln utgör en mycket liten del av miljöpåverkan, under 5 procent, även med amerikansk elproduktion. Betydligt värre är det med hanteringen och framför allt tillverkningen.

Hyrda elsparkcyklar parkeras runt om i stadsmiljön och samlas upp dagligen av skåpbilar, som sedan placerar ut dem igen efter laddningen. Den här hanteringen utgör 43 procent av miljöpåverkan.

Den största miljöpåverkan, cirka 50 procent, sker vid tillverkningen av elscootern. Flertalet hyrda elsparkcyklar lever ett rätt hårt liv och får oftast en kort livslängd innan de kasseras.

Därför vore mycket vunnet, hävdar de amerikanska forskarna, om elsparkcyklarna underhålls och repareras istället för att skrotas. Om livslängden kunde förlängas från några månader till två år skulle den totala miljöpåverkan minska med 30 procent.

Sett till transporterad personsträcka ger därför elsparkcyklarna inga imponerande siffror när det gäller miljöpåverkan. Som jämförelse blir miljöpåverkan betydligt mindre om personen hoppar på en stadsbuss istället (som är relativt välfylld), även om den drivs med en konventionell dieselmotor.

Den typen av elsparkcykel som hyrföretaget Bird använder, Xiamoi M365, ger ett CO2-utsläpp som visserligen "bara" är hälften av det som en personbil avger. Men betydligt bättre siffror får man från en elcykel eller en konventionell trampcykel, för att inte tala om hur nyttigt det är med en promenad.

Forskarnas slutsats för elsparkcyklarna lyder: "Påståenden om miljömässiga fördelar med deras användning bör betraktas med skepsis om inte längre produktlivslängder, minskad materialpåverkan och minskade miljöeffekter vid insamling och distribution av elsparkcyklar uppnås."

Källa: Are e-scooters polluters? The environmental impacts of shared dockless electric scooters



Efter läsarnas frågor: Nej, elsparkcyklar får INTE köras på trottoaren



Elscootern leder till allt fler olyckor i städerna – 11 döda i USA
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Polisen informerar om de nya elscootrarna – klassas som mopeder

Polisen reder ut: Detta gäller för elsparkcyklarna

Vessla är svenska elmopeden som vill effektivisera din jobbpendling

Cykla rattfull är farligt och ibland olagligt – regler och fakta om berusade cyklister
ARTIKEL FRÅN AUTO MOTOR & SPORT

Pär Brandt



10. Audi R8

Gran Turisimo Magazine nr.10 2017

En superbil för vuxna. Så kallades Audi R8 när den kom, men frågan är om det är ett positivt eller negativt omdöme?



Inför lanseringen var intresset enormt. Jag minns en förhandsvisning en svinkall kväll i Stockholm vintern 2006–2007. R8 hade debuterat på Parissalongen och några månader senare var det dags för Sverigepremiär. Audi har länge varit duktiga på att ta hand om företagskunder och inför avtäckningen kryllade det av A8-ägare och några jag pratade med ville gärna ha en R8 som komplement – istället för en 911!

Tanken på en Lamborghini-besläktad mittmotorbest uppbackad av Audis sälj- och servicenät verkade inte fel. Men efter avtäckningen bildades snabbt två läger – de som tyckte den var det läckraste man sett – och en falang som hatade cabforward-designen.

Och visst har den en egen profil, något som gör att den sticker ut. Jag hade lite svårt för den från början, men har liksom lärt mig att leva med formen som jag tyckte var i yxigaste laget när den kom. Designen hade sitt ursprung i konceptbilen "Audi Le Mans quattro" som ritades av Frank Lamberty och Julian Hoenig och visades i Frankfurt redan 2003.

R8 fick sitt namn av den oerhört framgångsrika racer-sportvagnen som bland annat vann Le Mans 24-timmars ett otal gånger. Och för att vara en gatbil var den ett riktigt teknikunder. Den hade givetvis Audis spaceframe-konstruktion i aluminium som sedan kläddes i en aluminium-kaross.

Man hämtade V8:an på 4,2 liter och 420 hk från RS4 och försåg den med torrsump. Den skickade kraften via en sexväxlad manuell låda, eller en sexstegad sekventiell så kallad R-troniclåda till alla fyra hjulen. För att vara en "quattro" var den ovanlig då hela 70 procent av kraften gick till bakhjulen.

Fyrhjulsdriften och den fina ergonomin och byggkvaliteten gjorde att R8 fick smeknamnet "Superbilen för vuxna", något som inte uppfattades som positivt av alla. Att få vuxenpoäng för sitt val av sportbil kanske inte är det som många egentligen drömmer om …



Men Audi jobbade hårt på att höja spänningen i anrättningen. Redan i november 2008 stoppade man i V10-motorn som är besläktad med den i Lamborghini Gallardo och plötsligt var R8 med sina 525 hk en “riktig” superbil.

Parallellt startade man ett racingprogram som kom att göra R8 till en av de mest populära och framgångsrika “kund-racerbilarna” i GT-klassen.

2009 var det dags för den öppna modellen Spyder som till en början bara fanns med V10-motorn. Förstärkningarna och sufflettmekanismen gjorde den 50 kilo tyngre än den redan ganska tunga bilen. Trots aluminiumkonstruktionen hade den vanliga versionen en tjänstevikt på som minst 1 660 kilo, ett resultat av att man inte kompromissade med byggkvaliteten och säkerheten.

Det fortsatte att hända saker varje år. I juli 2010 var det nämligen dags för R8 GT med hela 560 hk. Den var också lättad och vägde cirka 100 kilo mindre än en vanlig V10 men byggdes endast i 333 täckta och lika många öppna exemplar. Ett par månader senare lanserades V8 Spyder och samtidigt fick V8-motorn en effektökning till 430 hk.

Nästa stora omgörning kom hösten 2012 då alla versioner fick en facelift med bland annat ny front och akter. Tekniskt ersatte man R-tronicládan med en en ny sjustegad DSG och dessutom introducerades R8 V10 Plus med 550 hk, men den fanns bara i täckt version.

Audis mål sägs ha varit att sälja cirka 5 000 exemplar om året, men dit nådde man bara tillfälligt, de flesta år tillverkades bara cirka hälften och totalt byggde man 28 935 mellan 2006 och 2016. Det låga antalet gjorde att det ryktades om en nedläggning men 2016 visade man istället en helt ny R8. Men det är en annan historia.

Med facit i hand har R8 haft ett sällsynt fint andrahandsvärde, säkert beroende på det fina kvalitetsryktet. Mest eftersökt är förstås specialversionen R8 GT men även den vanliga V10-modellen är klart mer efterfrågad än V8:an. Vi kan också notera betydligt högre priser för de öppna bilarna.

Studerar man kommentarer från ägare och jämför köpguider från olika länder framstår en ganska tydlig bild av en mycket driftsäker bil. Om man är på jakt efter en R8 finns det egentligen två vägar att gå beroende på vad man är ute efter. Om man vill ha en maxad R8 bör man satsa på en V10 Plus, eller ännu hellre en R8 GT. Men om man är ute efter en prisvärd bil som är billigare i drift är det en manuell V8 som gäller. Manuell helt enkelt för att kopplingen håller riktigt länge, och för att den gamla R-tronicládan idag upplevs som väldigt långsam och dessutom kan den trassla mer. Den senare DSG-lådan verkar betydligt mer driftsäker.



Maskinellt är bägge motorerna problemfria. Det enda som verkar vara vanligt är att man måste hålla koll på oljeförbrukningen. En lågmilad bil kan dra en liter per 100 mil, medan förbrukningen verkar sjunka efter hand. Men det allra vanligaste problemet är läckande magnetic-ride-stötdämpare, vika var standard på V10. Dyrt och bökigt att fixa.

Sammanfattningsvis är R8 ett vuxet val även idag – om det nu är det man vill ha …



Text av Robert Petersson

Klassiker

11. Grattis Bristol Blenheim!

Publicerad 16 augusti

I dag när Brynolf har namnsdag hedrar vi Bristol Blenheim.



”MASKINÖVERSATT”

Dagens namnsdagsbil heter Blenheim och kommer från engelska Bristol.

Modellen uppkallades efter ett lätt bombplan som Bristol tillverkade före och under andra världskriget. Flygplanet fick i sin tur sitt namn efter ett av Englands största slott, Blenheim Palace där Winston Churchill föddes.

Finaste engelska anor alltså, men namnet låter misstänkt tyskt! Det är det också, slottet är uppkallat efter en tysk by där ett slag stod 1704.

Engelsmännen segrade anförda av John Churchill Duke of Marlborough och som nationens gåva till honom byggdes Blenheim Palace.

Bristol är ett mycket exklusivt, närmast hemlighetsfullt engelskt bilmärke.

I den lilla fabriken i Filton, en stadsdel i Bristol, byggs varje år omkring 150 bilar som kostar från 2 miljoner kronor och uppåt.

Fabriken smickrar sig med att lägga fler mantimmar per bil än någon annan biltillverkare men vägrar att ställa testbilar till motorpressens förfogande.

Huvudprodukt sedan 1993 är Blenheim, en ganska stor GT-vagn. Den har liksom alla Bristol sedan 1961 en V8 från Chrysler.



Bilden visar en Bristol Blenheim som den byggs idag. Linjespelet är minst sagt diskret och har inte ändrats mycket under de 15 år modellen hittills byggts.



Bakifrån har Blenheim drag av Rolls-Royce Silver Spirit men den likheten uppstod efter det att Silver Spirit blivit nedlagd.



Talesättet "skönheten kommer inifrån" gäller i hög grad Bristol Blenheim. Ett högvärdigt utförande i bästa engelska trä- och lädertradition. Rolls-Royce är en dussinbil i jämförelse.

Teknikens Värld
ALLT OM BILEN

12. Hyundai bygger elbil för racing

Peter Klemensberger 6 augusti 2019

Hyundai tar sig an en nya era, den elektriska motorsporten. En bil byggs nu samman och ska täckas av under bilsalongen i Frankfurt.



FILM: https://youtu.be/tw6kUBK6Da8

Hyundai bygger just nu sin första eldrivna bil avsedd för motorsport. Bilen sätts samman i tyska Alzenau men vilken klass det rör sig om framgår inte. Bilen ska i alla ska täckas av under höstens bilsalong i Frankfurt men ett smakprov presenteras redan nu i form av en bild och ett filmklipp.

Hyundai har deltagit i rally-vm (WRC) sedan 2012 och leder just nu mästerskapet men Hyundai-bilar har även ställt upp på banor i TCR-sammanhang.

Rallycross är på gång att skifta till eldrift även om det sker tidigast 2021. TCR-serien har redan ett e-reglemente och Seat, eller rättare sagt prestandadivisionen Cupra, har sedan 2018 en bil på banan: Cupra e-Racer.

LÄS MER: Första testet för Seat e-Racer

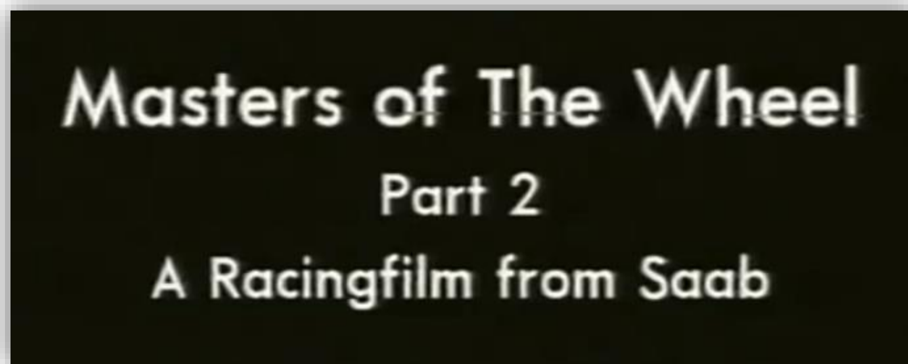
Hyundais bild och film avslöjar inte mycket om bilen men skvallrar i alla fall om att det förmodligen är E TCR som man nu siktar in sig på.

Första säsongens av serien ska köras 2020 är det sagt men ännu har inte mycket information presenterats från FIA, det internationella motorsportsförbundet.

När det gäller eldrift och formelbilar har man kommit längre då Formel E har körts i fem säsonger.



13. Fredagsfilmen: Masters at the wheel part 2



FILM: https://youtu.be/EEjYkweyCPE



14. Fredagshumorn: Tänk på pocenten !!!



FILM: https://youtu.be/ylwurAQ7ifo?list=PL6SNKi_MOZLlD5l5VeL5HpTQ00FjzyMHD

SLUT